Прочитал - передай другому!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

№ 7 2015 г.

Красный локомотив

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ ПРОФСОЮЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ
И ОБЪДИНЕННАЯ КОММУНИСТИЧЕСКАЯ ПАРТИЯ

Вглядываясь в год уходящий

Полуколониальный профиль современной российской экономики (труба-карьер-лесоповал) не мог не создать больших проблем в кровеносной системе страны-стальных магистралях. Страну опять трясет в валютной ломке, коли опять не дали дозу нефтедолларов.

Навязанная отрасли рыночная анархия усилилась из-за полной дезинтеграции грузового вагонного парка. В результате полный оборот вагона (время от погрузки до следующей погрузки) за последние годы не просто увеличился, а стал за счет клиентской составляющей больше, чем в дореволюционном 1913году.

Уходящий год для нас юбилейный-110лет назад во время Первой русской революции возник ж-д. профсоюз. К сожалению, как и век назад, значительная часть профбоссов стала служить хозяевам (вспомним ВИКЖЕЛЬ, поддержавший контру).

Заигрывание с янки привело 10лет назад к охаиванию лучшей экономики Африки — Ливии и ее лидера Каддафи, а это хоть и косвенно, способствовало разгрому этой страны и началу массовой эмиграции из стран Ближнего Востока, а также вербовке нищих малограмотных граждан в религиозные фанатики ИГИЛ.

Поздравляя железнодорожников любой подчиненности (а, следовательно, разного сорта) с наступающим Новым годом, редакция желает не только здоровья и семейного благополучия, но и завершения пассивности и избавления от позиции моя хата с краю, ибо крайние хаты как раз горят первыми.

М.Е. и редакция КЛ

Колонка главного редактора:

МосМетро.работа.собака.точка.ру

Нашему читателю этот набор букв покажется казуистикой, но отнюдь.

Это не фразеологизм или бессмыслица, а адрес почты в интернете для соискателей, кои имеют желание влиться в многотысячный коллектив Московского метрополитена.

А всё ли безмятежно в «доме Облонских»? Увы. Возможно даже во всемирной паутине внимательный юзер не найдёт места, где более причудливее сплелись архаика и новаторство, советское славное и унылое сегодня. 70 лет этот подземный мир 7-ми королей жил обособленно и педантично, и вот грянул гром!!! Страшная трагедия, унесшая десятки жизней, кошмарные картины из-под земли, и, наконец, «негодяи» осуждены, начальство привлечено. Но давайте разберёмся внимательно, ведь на повестке честные имена осуждённых. Нет, они не ангелы, безусловно, но являются прямым следствием системы, для которой существует лишь один бог— «золотой телец»? Метро— мраморный свидетель побед советского тоннелестроения, архитектуры и дизайна. Весь мир восхищается, по сути музеем, в котором ещё ходят поезда. Когда закрываются за последними пассажирами двери, этот гигантский муравейник приходит в движение, оживает. И так продолжается более полувека... Но постепенно в привычный уклад рабочей жизни, в гармоничную мелодию труда ворвались посторонние звуки, и стали они всё отчётливее. Бездари с институтскими дипломами, бедные родственники хозяев жизни, смазливые женские личики— всё это гонористое отребье нынче занимает два огромных здания на Проспекте Мира и, надувая от важности щёки каждый стремится принять посильное участие в делёжке бюджетного пирога. Система откатов и распилов плодит всё новые начальственные места, службы, надзорные структуры и инспекции, изобретая кипу ненужной бумажной отчётности. На каждую закупку устраиваются тендеры и аукционы, реального вложения денег в матчасть и ресурсы нет, техническое оснащение эксплуатационных служб на низшем уровне. Подписав с работниками коллективный договор на 2015-2017 годы, сами демонстративно его нарушают, ссылаясь на нехватку средств. Деньги тратятся бездумно на показуху и самопиар. Поистине, кому хлеб чёрствый, а кому икра мелкая...

Квинтэссенцией примеров идиотизма показательно описано в скетче работников метрополитена: Принцип реструктуризации

Однажды русская и немецкая компании договорились провести совместные соревнования байдарок-восьмёрок. Обе команды упорно и долго тренировались и когда обе были на пике формы, устроили соревнования, но...

Немцы победили с преимуществом в 1 км. После поражения русская команда была деморализована. Топ-менеджмент решил выяснить причину провала.

Была создана рабочая группа для подготовки предложений по изменению и реструктуризации в команде. После многих недель изысканий было установлено, что в немецкой команде гребли семеро и один рулевой, в русской— наоборот. Топ-менеджментом была привлечена консалтинговая компания для подготовки и проведения реструктуризации команды. Получив солидный гонорар и внедрив умные показатели, проведя маркетинговые исследования они пришли к выводу, что слишком много подаёт команды и мало гребёт...

После реструктуризации наша команда выглядела так:

— 4 рулевых,
— 2 старших рулевых,
— 1 рулевой директор,
— 1 гребец!

Кроме того, для гребца была введена персональная система оценки показателей эффективности и расширен круг обязанностей, чтобы повысить его ответственность.

На следующий год немцы привозят нам 2 км. В результате очередного поражения опять проведена работа консалтинговой компании по аудиту и эффективности и принято решение команду расформировать.

Гребец, как основной виновник неэффективности, был уволен, все плановые инвестиции на 2014-2015 год в новую лодку и вёсла были отменены.

Рулевым была объявлена благодарность, а сэкономленные деньги были выплачены топ-менеджменту в качестве премии.

Это типичная, к сожалению, ситуация в метрополитене и, всё бы ничего, если бы данные субъекты упивались своим величием в тесном коррупционном кругу, ан нет. От реформаторских решений «ефективных менеджеров», к сожалению, зависят и финансовое состояние работников, и, конечно, безопасность движения поездов. Государственная феодально-сырьевая машина пытается дистанцироваться от забот о метрополитене, всеми решениями показывая неэффективность госуправления и подталкивая «подземное царство» к приватизационному разбазариванию. Эти бессовестные дельцы от бизнеса не желают осознавать, что метро это не только культурное наследие страны, гигантский транспортный городской организм, гордость Москвы. Но ведь это и стратегический объект-бомбоубежище, чёткое и грамотное функционирование которого является обязанностью властимущих и шансом спастись для гражданских. Но куда там. Правящий олигархат совершенно не интересует собственный народ, им важен только денежный приход. И парадокс заключается в том, что руководство, плотно сидящее на немалых контрактах, получает по факту экономии средств по итогам года неплохие премии, то есть не заинтересованно в достойных заработках собственных работников. Эта рабская система труда порождает у многих руководителей высшего звена атрофию совести и нарастание девиантного поведения.

Подводя итог вышесказанного, хочу отметить, что несмотря не на что работникам метрополитена неимоверными усилиями удаётся поддерживать безопасное и бесперебойное движение поездов. Честь им и хвала!

(Продолжение следует...)

Москвичи против платных парковок — борьба продолжается!

В октябре и ноябре 2015 года во многих районах столицы прошли митинги против платных парковок и строительства транспортно-пересадочного узлов. Мероприятия проводились депутатами различных советов , гражданскими активистами. Присутствовали представители различных партий и организаций. Коммунисты «Объединённой Коммунистической партии» активно участвовали в митингах, разворачивали флаги и транспаранты. Присутствовало около сотни человек. Выступающие подчеркнули крайне негативные последствия проводимых государством изменений. Власть активно занята улучшением жизни граждан. Именно таким «улучшением» и является внедрение платных парковок, из-за которых станет невозможно оставлять личные автомобили во дворах, что в особенности сильно скажется на бедных автовладельцах; зато денежный приток не может не порадовать чиновников, занимающихся распилами. На протяжении 20 лет застройщики проводят уплотнительную точечную застройку на внутридворовых территориях, тем самым сужается дворовое пространство, соответственно уменьшается место для размещения автомобилей местных жителей. В условиях резкой нехватки парковочных мест, особенно в районах старой жилой застройки, и удаленности ряда объектов жизнеобеспечения (поликлиник, школ, детских садов магазинов и других объектов социальной сферы) введение дополнительных ограничительных мер означает желание их инициаторов отказаться от реального решения транспортных проблем в городе. Пытаются за счет автовладельцев удовлетворить собственные бизнес-интересы. Очевидно, что “наступление” платной парковки и искусственное увеличение дефицита доступных парковочных мест не только не решило, но и усугубило транспортные проблемы в городе, ухудшило условия и качество жизни горожан.

Митинги доказали готовность людей не сидеть сложа руки, а бороться за свои права. Среди выступающих были и представители ОКП: В. Касимов, В. Емельянов, предложившие создать инициативную группу для дальнейшего расширения борьбы, а также председатель профсоюзной первички депо им. Баумана работников общественного городского транспорта Дашков Юрий .Так же на местах проходил сбор подписей несогласных с поборами за парковочные места. И надо отчётливо осознавать, что смотрят на издевательства с парковками в Москве все чинуши страны.

И думают эти «благодетели»: Чем Москва лучше? А мы, что твари не настоящие, или право имеем? Последствия предсказуемы и плачевны... Гражданин, скажи нет платным парковкам!

«Насильно заставить нас радоваться платным парковкам никому не удастся, мы не остановимся, а будем и дальше бороться!».

Наш собкор

КРАСНЫЙ ЛОКОМОТИВ

Героические имена — Иван Васильевич Русаков

Мы продолжаем цикл статей, посвященных истории московских депо, и в этом номере мы расскажем о депо Русакова. Депо названо в честь выдающегося руководителя Сокольнического райсовета Ивана Васильевича Русакова, активного революционера, участника Октябрьской революции, убитого мятежниками во время Кронштадтского восстания. Работники Ново-Сокольнического трамвайного парка стали активными участниками событий 1917 г. Парк быстро сформировался как эксплуатационное транспортное предприятие. Коллектив стал ярким примером организованности и сплочённости. Объявленная в декабре 1916 г. в защиту кондуктора М. К. Ермаковой забастовка, поддержанная всеми трамвайщиками Москвы, закончилась восстановлением Ермаковой на работе. С началом Великой Отечественной войны многие работники депо ушли на защиту Отчизны от фашистских захватчиков. Территория депо стала настоящим полем боя с вражеской авиацией: с крыши вагонных сараев зенитчики вели обстрел самолётов врага. В одном из боёв от фашистских бомб погиб, защищая Москву, весь расчёт зенитчиков. Закончилась война, и коллектив депо приступил к восстановлению подвижного состава и его модернизации. Успешно работая над совершенствованием транспортного процесса коллектив депо уделял большое внимание распространению передового опыта в области эксплуатации и ремонта подвижного состава трамвая. Прошло много лет, но до сих пор имя Русакова — значится в названии Депо. Выдающуюся личность Русакова помнят и сейчас. Его бесстрашие и воля к победе навсегда останутся в наших сердцах.

А.Белик

Железные дороги России в канун столетия Октябрьской революции

По данным МЧС, за 11 месяцев прошлого года аварийность на железнодорожном транспорте РФ выросла примерно на 20 процентов по сравнению с аналогичным периодом 2013 года. Причин этому много, не все они по вине РЖД. Однако само руководство компании в лице дирекции тяги отмечает скачкообразный рост происшествий по вине локомотивных бригад с начала 2015 года. Так к августу сего года было уже 20 проездов запрещающего сигнала светофора. Но сами факты таких проездов, взрезов стрелочных переводов, сходов подвижного состава зачастую скрываются в регионах от вышестоящего руководства, однако в последнее время по причине тотального стукачества всё это разумеется всплывает. Подобный «скачок» наблюдался так же и в августе 2008 года.

Какие же меры предпринимает компания, ведь приоритет обеспечения безопасности по заверению самого высокого начальства РЖД стоит на первом месте? Репрессии, репрессии и ещё раз репрессии! Идёт лавина всевозможных взаимоисключающих приказов, так как на железке много всяких служб, дирекций и департаментов. Идут бесконечные инструктажи, вводится всё больше и больше бессмысленных тестов для работников локомотивных бригад. Объявляются месячники безопасности и продление таких месячников. Проверки ,плановые, внеплановые и внезапные, лишение премиальных и пр. Короче давно уже введена самая настоящая полицейщина. А проездов, взрезов, сходов, столкновений и крушений становится ещё больше. Очень часто когда заходит разговор обо всём этом, как сами железнодорожники так их знакомые отмечают как причину, обычный и традиционный «идиотизм» и «дурдом» в силу никчёмности должностных лиц. Но чем обусловлен это так называемый «идиотизм»? Симптом один капитализм обыкновенный. Цель кампании это извлечение прибыли, приоритет безопасности является лишь приманкой для клиентов и пассажиров. То что контрольный пакет ОАО «РЖД» держит в руках государство не должно вводить в замешательство работников компании, так как и само государство в руках олигархов. Железная дорога по определению не может приносить прибыль, так как она должна быть по идее частью единого народнохозяйственного комплекса и его артерией. Кстати именно на этом примере хорошо видно то что условия для социализма давно созрели. И получается что капиталист, вместо того что бы самоубийственно владеть железной дорогой просто покупает в ней должностёнку и ворует. Это очень хорошая кормушка, ведь железка на содержании госбюджета а прибыль снимает капиталист и содержит на это свой бизнес на стороне.

Итак, если цель — извлечение прибыли, значит надо её выжимать любой ценой. Поэтому полицейщина вводимая якобы в целях обеспечения безопасности движения, вводится с целью

усиления гнёта рядовых работников. Вследствие этого замордованный и задёрганный личный состав железной дороги физически не в состоянии выполнить все требования безопасности движения со всеми вытекающими последствиями.

Вышеуказанные «скачки» происшествий чудесным образом совпадают с углублениями кризисных явлений в экономике. В это время обостряется чувство неопределенности и неуверенности в завтрашнем дне, усиливаются страхи за взятые кредиты и ипотеки.

Сам режим работы локомотивных бригад имеет ряд специфических моментов. В личное время, которое никак не оплачивается, надо постоянно находиться в депо по разным причинам.

Дошло до того, что редко бывают выходные которые можно на все 100% использовать в своих интересах. Накапливается усталость. Выход многие находят в том, что сдают кровь в донорских пунктах за выходные. Планёрки. Раз в неделю проводятся двухчасовые планёрки, на которые каждый должен присутствовать, в случае если он не находится в поездке. Техучеба. Если раньше она оплачивалась, ходить на неё надо было раз в неделю, то теперь раз в месяц, но бесплатно. Все планёрки и техучёба регламентирована г-ном Воротилкиным, начальником дирекции тяги.

Тесты АСПТ. Они проводятся на компьютерах в личное время и без оплаты. Бывают очередные чем больше у работника отнимут, тем выше бонусы. В кризис очень не хочется что бы бонусы стали меньше, это предполагает что зарплаты у вас будут ещё меньше.

Тем левакам-фантастам которые говорят что эксплуатация уже не та, да и пролетариата нет, советую пройтись но железнодорожной станции и поговорить с людьми в оранжевых жилетках. Может быть они вправят разжиженные оппортунизмом мозги на место? Железная дорога большая, везде свои нюансы. Но то что описано, всё таки более или менее отражает общую картину.

Вот такая ситуация. Как будто и не было борьбы «Союза за освобождения рабочего класса» более ста лет назад. Буд то и не было брошюры В.И. Ленина «Объяснение закона о штрафах». Как будто и вовсе не было Октябрьской Революции и гражданской войны против мирового капитала. Зато есть страх и невежество, водка и кредиты, а ещё камеди клаб, церковь и конечно футбол.

Всё вернулось на круги свои, и что бы обрести человеческий образ надо начинать всё сначала. С чего начать? Об этом в следующей статье.

Александр Б.

Товарищ, власть нагнула дальнобой, дальше будем мы с тобой?

Пока нефть стоила дорого, российского бюджета хватало для «распила». Теперь, во времена дешёвой нефти, денег олигархам стало катастрофически не хватать. Потому начали появляться новые поборы в пользу олигархов. Для этого и был придуман «Платон».

Кстати, это уже четвёртый побор с дальнобойщиков. Все водители платят транспортный налог и акциз на топливо. Причем транспортный налог обещали отменить с введением топливных акцизов, но так этого и не сделали. Топливные акцизы должны напрямую идти в дорожный фонд. То есть на тот самый ремонт тех самых дорог. Третий побор — это платные участки дорог, начавшие размножаться в последние годы, как грибы после дождя. И вот появился четвёртый побор — «Налог на содержание придворного олигарха Ротенберга».

В декабре 2014 года Владимир Путин в очередном послании Федеральному Собранию обещал, что новых налогов вводить не будут: «Предлагаю на ближайшие 4 года зафиксировать действующие налоговые условия, к этому вопросу больше не возвращаться, не менять их». Не прошло и года, как появился новый налог, закамуфлированный под «плати за тонны». Вот такой у нас президент — человек слова. Захотел — дал слова. Захотел — взял обратно.

Неожиданно для всех, и для чиновников в первую очередь, недовольство не ограничилось на этот раз обычным бурчанием на кухнях, а вылилось в массовые акции протеста. И это при, якобы, почти 90%-ой поддержке президента в стране. При вакханалии ура-патриотизма последние два года. Притом, что сами дальнобойщики пока ещё признаются в любви к президенту, и в нелюбви к «Майдану» и США. По стране прокатились волны «улиток», когда грузовики едут длинным караваном с минимально разрешённой скоростью, создавая тем самым пробки и заторы.

Неудивительно, что после столь неадекватной реакции российских властей, стихийно или не очень, дальнобойщики со всей страны начали движение на Москву на своих тяжёлых грузовиках. Как на это движение отреагировали власти? Со стороны властей мы наблюдаем истерическую реакцию. Вероятно, чиновники до последнего надеялись, что «чернь» (в их представлении) побузит немного, а потом привычно разойдётся по стойлам, и обречённо начёт платить дань Ротенбергу. Этого не случилось. Более того, протестное движение начинает набирать обороты.

Власть уже давным-давно отвыкла от такого поведения народа. Она начала метаться из стороны в сторону, от кнута к пряднику и обратно, пытаясь залатать дыры в тонущем корабле. То предлагают репрессии к протестующим применить, то ужесточить правила проведения пикетов, митингов и демонстраций, то ввести трехлетний мораторий на оплату проезда. Складывается впечатление, что власть оценивает протесты дальнобойщиков как удар в спину самому кооперативу «Озеро», этой главной скрепе России. Истерика власти видна и по реакции отдельных чиновников. Некоторые персонажи окончательно потеряли остатки разума, а также страх и совесть (хм, а была ли совесть у них когда-нибудь?).

Когда стало понятно, что протестующие действительно собираются приехать в Москву, дальнобойщикам принялись усиленно вставлять палки в колёса. На всех крупных дорогах, ведущих к Москве, стали возникать заграждения. Сотрудники правоохранительных органов, по задумке, должны всеми правдами и неправдами препятствовать продвижению протестующих к столице. В подавляющем большинстве случаев — «неправдами», потому что действительных оснований на ограничение свободы передвижения (той самой, прописанной в Конституции РФ) у полиции, конечно, нет.

А сама Москва как будто готовится к осаде. На дорогах вводится чрезвычайное положение: задействованы наряды полиции, сотрудники центра по противодействию экстремизму, спецтехника. Кремль судорожно хватается за спасительную соломинку — законопроект об автопробегах — выискивается хоть какая-нибудь лазейка, чтобы объявить бастующих вне закона. И это при том, что протест носит исключительно мирный характер, а требования, в основном, пока ещё только экономические.

Недавно вышел сюжет про дальнобойщиков, в котором поставлено всё с ног на голову. Было рассказано, какой «Платон» замечательный и нужный, и какие плохие протестующие водители, занимающиеся форменным вредительством. Наверняка «пляшут под дудку Госдепа».

В ночь на 7-ое декабря в Химках коммунисты из Объединённой компартии (ОКП) побывали в лагере дальнобойщиков, которые расположились в Подмосковье на автомобильной парковке возле ТЦ «Мега-Химки». Пообщались с представителями водителей, окунулись в атмосферу протеста, выясняя меры содействия.

Сегодня многое зависит от степени организованности и настойчивости водителей грузовиков и степени поддержки их всем обществом. Надо понимать, что в нынешней ситуации с «Платоном» заложниками станет всё рабочее население страны. Если протест не увенчается успехом, власти могут пойти дальше в своих попытках осуществить экономическую экспансию в наши кошельки.

Может появиться даже плата за воздух, как в сказке о Чиполлино. Правда, в сказке в этом случае даже овощи восстали. Так что приближающийся 2016 год, и особенно 2017 год, могут оказаться очень интересными.

Лишь борьба даёт права!

Зам главного редактора газеты «Красный Локомотив»
А.Белик

Главный редактор тел.: 8 968 552 15 09, Сморгонский И.Б. редколлегия: Бюро Московского Обкома ОКП, тираж 999
Московский областной комитет ОКП okp-mo.su